Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8367**

16. Wahlperiode 05. 03. 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/8145 –

Planung und Zuständigkeiten für die Flughafeninfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

In Deutschland ist die Luftverkehrswirtschaft traditionell Sache der Länder. Sie verwalten ausschließlich die Aufgaben des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) im Auftrag des Bundes. Eine langfristige Bedarfsplanung durch den Bund analog zum Fernstraßenausbau existiert jedoch nicht. Vielmehr liegen strategische Planungen wie auch planungsrechtliche Entscheidungen für die Luftverkehrsinfrastruktur über Neu- und Ausbau der Flughafeninfrastruktur ausschließlich bei den Ländern.

Diese Praxis führt zu Konkurrenzen zwischen benachbarten Flughäfen. Viele der regionalen Standorte schreiben rote Zahlen, sind also aus wirtschaftlichen Gründen höchst fragwürdig. Eine bessere Steuerung der Flughafenplanung wird angesichts der Kapazitätsengpässe an den großen Standorten und der Konkurrenz zwischen den Regionalflughäfen immer dringlicher.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zuständigkeitsverteilung in der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf die Planung des Aus- und Neubaus von Flughäfen?

Gemäß Artikel 87d Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) können Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung den Ländern durch Bundesgesetz übertragen werden. Von dieser Möglichkeit hat der Gesetzgeber insbesondere durch § 31 Abs. 2 LuftVG Gebrauch gemacht, welcher den Ländern die Zuständigkeit für den Bereich Flugplatzgenehmigung und -betrieb zuweist. Die zivile Luftverkehrsverwaltung ist daher seit der 11. Änderung des Grundgesetzes 1961 aufgeteilt zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und ihm nachgeordneten Behörden einerseits und den Luftfahrtbehörden der Länder andererseits.

Diese Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern im Bereich der Luftverkehrsverwaltung hat sich bewährt. Bei der Ausübung ihrer luftverkehrsrecht-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 4. März 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

lichen Zuständigkeiten unterliegen die Länder der umfassenden Bundesaufsicht gemäß Artikel 85 GG.

2. Sollte in Anlehnung an den Bundesverkehrswegeplan oder die transeuropäischen Netze der Bund oder die Europäische Union ihrer Auffassung nach eine stärkere Zuständigkeit beim Neu- und Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur haben?

Wie in der Antwort zu Frage 1 dargelegt, hat sich die Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern bewährt. Der Bund hat ein besonderes Interesse an einer geordneten und nachfragegerechten Entwicklung der Flughäfen, wobei insbesondere eine sinnvolle Gestaltung des Gesamtsystems der deutschen Flughäfen untereinander und in der wettbewerblichen Aufstellung in Bezug auf den internationalen Verkehr im Vordergrund steht. Zur Wahrung dieses Interesses des Bundes stehen erforderlichenfalls rechtliche Möglichkeiten infolge der Übertragung von Aufgaben des Bundes auf die Länder im Flughafenwesen zur Verfügung.

Eine Zuständigkeit der Gemeinschaft für Fragen der nationalen Luftverkehrsinfrastruktur wird abgelehnt; dies würde die Sachnähe der lokalen/nationalen Behörden nicht berücksichtigen und widerspräche damit dem Subsidiaritätsprinzip.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts des dichten Netzes von Flughäfen (19 internationale Verkehrsflughäfen, 40 Regionalflughäfen, ca. 400 Landeplätze) den Einsatz von öffentlichen Mitteln unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit dieser Flughäfen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Flughafeninfrastruktur in Deutschland so gestaltet werden muss, dass die Aufgaben des Luftverkehrs für Wirtschaft und Gesellschaft gesamtwirtschaftlich effizient und betriebswirtschaftlich mittel- und langfristig rentabel erfüllt werden können.

4. Wie hoch sind aktuell die öffentlichen Subventionen für

   a) internationale Verkehrsflughäfen,

   b) Regionalflughäfen und

   c) Schwerpunktlandeplätze?

Der Bund selbst tätigt im Bereich der Flugplätze keine Ausbauinvestitionen.

Entsprechende Aktivitäten der Länder orientieren sich an Leitlinien der EU-Kommission.

5. Welche Formen von direkter bzw. indirekter Subventionierungen von Flughafenbetreibern und Fluggesellschaften gibt es, und wie beurteilt die Bundesregierung diese?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

6. Welche politischen Schritte sind zur Beseitigung dieser Subventionen erforderlich, und welche Initiativen kann der Bund bzw. das jeweilige Land hierzu ergreifen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

7. Sollte die Möglichkeit von Kommunen, für Flugplätze direkte oder indirekte Subventionen zu leisten, durch das Land oder den Bund unterbunden werden?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

8. Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung nach bundesweit einheitlichen Start- und Landegebühren, die als Mindestgebühr zumindest die Kosten des Flughafenbetriebs decken müssen?

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat am 20. Februar 2008 abschließend entschieden, dass die Erhebung bundeseinheitlicher Gebühren für die Dienste der Flugsicherung rechtmäßig ist (VGH Kassel 5 UE 118/07). Das Urteil bestätigt die Rechtsauffassung der Bundesregierung.

9. Plant die Bundesregierung unter der Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einen Masterplan Flugverkehr, und wenn ja, wie soll dieser ausgestaltet werden?

Nein. Im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts misst die Bundesregierung den See-, Binnen- und Flughäfen als zentrale Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern große Bedeutung bei. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird deshalb mit einem Nationalen Flughafenkonzept und einer Nationalen Hafenstrategie Konzepte vorlegen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafen- und Flughafenstandorts Deutschland zu erhöhen und die Anbindung dieser Verkehrsdrehscheiben an das überregionale Verkehrsnetz zu verbessern.

10. Welchem Leitbild sollte der Masterplan ihrer Auffassung nach folgen?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333